

Койков Сергей Андреевич

студент

Рачек Светлана Витальевна

д-р экон. наук, профессор, заведующая кафедрой

ФГБОУ ВО «Уральский государственный

университет путей сообщения»

г. Екатеринбург, Свердловская область

РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ТЕРРИТОРИИ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

***Аннотация:** в статье рассматриваются основные направления развития транспортной системы Свердловской области путём внедрения участков со скоростным и высокоскоростным железнодорожным движением. Авторами выявляются негативные моменты и диспропорции в развитии транспортной инфраструктуры Свердловской области, определяются перспективы региона как «соединительного звена» в международном транспортном коридоре.*

***Ключевые слова:** транспортная система, скорость перевозок, высокоскоростное железнодорожное сообщение, стратегия развития, железнодорожные магистрали, транспортная инфраструктура, магистраль.*

Введение

Увеличение скорости передвижения – необходимая потребность развития человечества, одна из составляющих научно-технического прогресса. Во все времена скорость движения была наиболее важным показателем, который объективно характеризовал состояние транспортной системы, а также определял уровень экономического и технического развития общества.

Объектом настоящего исследования выступают государственные программы по реализации проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей. Предмет исследования: социально-территориальные процессы формирования и функционирования высокоскоростных железнодорожных магистралей.

На сегодняшний день протяженность высокоскоростных железнодорожных магистралей в мире составляет более 40 тыс. км. Россия замыкает пятерку лидеров по протяженности ВСМ [1]. Свердловская область – крупная экономически развитая территория России с высоким уровнем деловой, культурной и общественной активности, один из наиболее перспективных субъектов Уральского федерального округа и Российской Федерации в целом.

Первым региональным проектом национальной сети высокоскоростных магистралей, инициированным субъектом Федерации, становится комплексный инвестиционный проект по созданию высокоскоростной железнодорожной магистрали Екатеринбург – Казань – Нижний Новгород – Москва, получивший кодовое название «ВСМ-2». Проект объединил в себе базовую широтную магистраль, проходящую через Москву, Владимир, Нижний Новгород, Казань до Екатеринбурга, и ответвления от нее до крупных городов Уральского региона – Перми, Уфы, Челябинска и Нижнего Тагила. Сеть дорог, согласно проекту ВСМ-2. Преимуществом данного маршрута является минимальная протяженность отдельных участков, возможность использовать на различных ветках подвижной состав разной вместимости, обеспечивать движение с различными стандартами скоростей [2].

Маршрут от Екатеринбурга до Москвы составляет 1595 км, его можно будет преодолеть по ВСМ за семь часов (с учетом остановок) при скорости до 400 км/ч. За один – два часа можно будет доехать до соседнего региона. По причине того, что осуществления проекта такого масштаба невозможно усилиями одного региона, правительство Свердловской осуществило межрегиональную кооперацию. В частности, были подписаны меморандумы о присоединении к проекту Республики Татарстан, Республики Башкортостан, Нижегородской области, Пермского края. Выполнение проекта ВСМ-2 обеспечит развитие нового вида транспорта, а именно высокоскоростной железнодорожной магистрали, являющейся фактором, способным в разы повысить мобильности населения. Это станет фундаментом для устойчивого экономического развития регионов, принявших участие в проекте.

Вторым по значимости для Свердловской области проектом является «Уральская высокоскоростная железнодорожная магистраль» по маршруту Екатеринбург – Челябинск.

Согласно проекту, перспективное время в пути между двумя региональными центрами составит 1 час 10 минут [3].

Сегодня рассматривается два варианта маршрута новой магистрали. Первый вариант получил название – «сценарий максимальных эффектов». Он предполагает [4]:

- строительство новой двухпутной линии от Екатеринбурга до Челябинска;
- высокоскоростные поезда по маршруту «Екатеринбург – Челябинск» с остановкой в Кольцово и городе Касли, где создается мультимодальный пересадочный узел;
- ускоренный региональные поезда по маршруту «Екатеринбург – Челябинск» с остановками: аэропорт Кольцово, Сысерть, Снежинск, Касли, Кыштым, Аргаяш.

Второй вариант, именуемый «сценарием минимальных вложений» предполагает:

- строительство третьего пути на участке Екатеринбург – Каменск-Уральский;
- строительство второго пути на участке Каменск-Уральский – Челябинск;
- скоростные поезда по маршруту «Екатеринбург – Челябинск» с остановкой в Кольцово и в городе Каменск-Уральский;
- ускоренные региональные поезда по маршруту Екатеринбург – Кольцово – Каменск-Уральский – УАЗ.

Согласно предварительным исследованиям, протяженность скоростной линии составит чуть более 210 км, а время в пути между двумя городами – чуть больше часа. Создание часовой доступности между Челябинском и Екатеринбургом позволит сформировать агломерацию Уральского региона с населением более трех миллионов человек – третью по величине агломерацию в России [4].

Для сравнения: сегодня дорога на поезде занимает 5 часов, на автобусе 4 часа, на автомобиле 2,5–3 часа, на высокоскоростном поезде, согласно прогнозам, обещают добиться времени в 1 час 10 минут. Экономия времени составит около 50–55% по сравнению с поездкой на личном авто и порядка 77% по отношению к пригородному железнодорожному транспорту. По предварительным расчетам, скоростная ж/д магистраль оттянет на себя почти четверть существующих пассажиропотоков.

В перспективе высокоскоростной участок «Челябинск – Екатеринбург» может стать частью большого транспортного пути Москва – Пекин. В связи с этим, 30–31 мая, на Российско-Китайском форуме малого и среднего бизнеса в Сочи, президент корпорации «Китайские железные дороги» Ли Чанцинъ заявил о намерении участия КНР в реализации данного проекта. В случае непосредственного участия, китайская сторона готова взять на себя обязанности по геологическим исследованиям проекта, совершенствованию его экономической структуры и частичному финансированию

По предварительным подсчетам, совокупный прирост ВВП в результате строительства и эксплуатации ВСМ может превысить триллион рублей за период до 2030 года. Подобное территориальное объединение позволит создать третью по величине агломерацию в стране – зону с уникальными рекреационными ресурсами и кадровым потенциалом оборонно-промышленных, научных и производственных центров, сформирует принципиально новое поле инвестиционных возможностей. Такая агломерация между городами – «миллионниками», обеспеченная двумя международными аэропортами, двумя крупнейшими железнодорожными узлами региона, уникальными рекреационными возможностями и кадровым потенциалом оборонно-промышленных, научных и производственных центров Урала, сформирует принципиально новое поле инвестиционных возможностей. Планируется, что магистраль начнет работу в конце 2021 года.

Список литературы

1. Рачек С.В. Зарубежный опыт реформирования железных дорог / С.В. Рачек // Известия Уральского государственного экономического университета. – 2013. – №6 (50). – С. 62–66.
2. Транспорт и связь в России: Стат. сб. / Росстат. – М., 2016. – 114 с.
3. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»: утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 5.12.2001 №848 (в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 20.05.2008 №377) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/activity/detail.php> (дата обращения 03.05.17).
4. Информационный меморандум Проект строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали «Екатеринбург – Челябинск», 2016. – 30 с.